Nr 49 zawiera wyłącznie dział lotnictwa cywilnego.

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XX | Warszawa, 16 lipca 1938 r. | Nr 50.

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ A.

DZIAŁ MECHANICZNO - KOLEJOWY.

444.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 8 lipca 1938 r. nr 94 o wykonaniu umów i ugody z Międzynarodowym Towarzystwem Wagonów Sypialnych.

Do § 2 umowy z dn. 27/VI-1919 r.

Ministerstwo Komunikacji wydaje zezwolenie na włączenie przez Dyrekcję już zbudowanych wagonów MTWS do taboru P. K. P. W tym celu MTWS dostarcza Ministerstwu potrzebnych planów, danych i szczegółów, dotyczących konstrukcji i materiałów, użytych do budowy wagonów, danych o załatwieniu formalności celnych odnośnie wagonów, sprowadzanych z zagranicy, jak również przedstawia do zatwierdzenia projekt napisów, które mają być umieszczone w wagonie, stosując się ściśle do zał. 1. Protokóły przyjęcia wagonów sporządza według ustalonego wzoru (zał. 2), odbiorca, wyznaczony przez właściwą Dyrekcję Kolejową. W czasie odbioru, odbiorca stwierdza, czy wagony odpowiadają zatwierdzonym planom i przepisom o konstrukcji i warunkach utrzymania wagonów w myśl umowy RIC, oraz czy pod względem ogólnego stanu tak pudła, jak i podwozia, wagon nadaje się do włączenia do taboru P. K. P. Odpisy protokółów (zał. 2) Dyrekcja przesyła do M. K. (Dep. VI).

Chcąc uzyskać zgodę na włączenie wagonów nowych do taboru P. K. P., MTWS przedstawia do Min. Kom. podanie, dołączając plany wagonów w 4 egzemplarzach. Zatwierdzone przez M. K. plany otrzymują MTWS, wytwórnia wagonu i D. O. K. P. w Warszawie.

Wytwórnia wagonu obowiązana jest zgłosić w drodze przepisanej do odbioru zamówione materiały, które według istniejących przepisów powinny być odebrane przez komisarzy - odbiorców Ministerstwa Komunikacji.

Nadzór nad budową wagonów w wytwórniach wykonywa M. K. przez swych komisarzy, czuwających nad budową taboru na potrzeby Polskich Kolei Państwowych lub też przez inne osoby według swego uznania.

Odbiór ostateczny gotowego wagonu, odbywa się w warsztatach kolejowych lub innych punktach, według uznania tej Dyrekcji, do której wagon ma być przydzielony.

Do protokółów odbioru wagonów nowych należy dołączyć:

1) Zaświadczenie o odbiorze materiałów użytych do budowy wagonu, wystawione przez komisarzy - odbiorców P. K. P. w trzech egzemplarzach, z których jeden otrzymuje M. K., drugi wytwórnia wag., a trzeci MTWS.

2) Zaświadczenie o odbiorze wagonu, wystawione w 4 egz. przez komisarza - odbiorcę, który dozorował budowę, z których otrzymują po jednym egz.: M. K., D. O. K. P. przydziału wagonu, MTWS i wytwórnia wagonu. Do każdego takiego zaświadczenia powinien być dołączony wykaz osi.

3) Przy wysyłaniu gotowego wagonu z wytwórni do Dyrekcji kolejowej, do której jest przydzielony, komisarz wystawia zaświadczenie, że wagon jest zdatny do biegu na własnych osiach.

Naprawa wszelkich braków i usterek, ujawnionych w wagonie przy jego przyjęciu do taboru P. K. P., umieszczenie na wagonie wszystkich należnych wagonowi znaków i napisów oraz dokonanie rewizji okresowej wagonu, powinny być uskutecznione środkami i na koszt MTWS przed włączeniem wagonu do taboru P. K. P.

Przy przyjęciu wagonu po dokonanej przez MTWS naprawie, organa P. K. P. przyjmujące wagon, powinny zwrócić uwagę na ogólny stan wagonu, a szczególnie na stan jego podwozia.

Odbiór wagonu MTWS po naprawach: głównej, średniej, rewizji okresowej i naprawie bieżącej, połączonej z wytoczeniem zestawów, powinien być przeprowadzony protokólarnie przez pracowników, upoważnionych przez właściwą D. O. K. P. do odbioru. Obowiązkiem odbiorcy jest sprawdzać przy odbiorze wagonu MTWS po dokonanej w warsztatach MTWS naprawie, a również doraźnie w czasie przeprowadzania naprawy, czy naprawa jest wykonana fachowo oraz zgodnie z obowiązującymi na P. K. P. przepisami, instrukcjami i zarządzeniami, a w razie stwierdzenia usterek, odbiorca powinien zwrócić uwagę kierownictwu warsztatu MTWS ustnie lub na piśmie i śledzić w czasie odbioru wagonu, czy usterki zostały usunięte.

W wypadkach niemożności usunięcia przez MTWS niespokojnego biegu wagonu, złego stanu drzwi, okien, półek bagażowych itp. wypływających z wad konstrukcyjnych, naturalnego zużycia lub przestarzałej konstrukcji wagonu Dyrekcja obowiązana jest przedłożyć do M. K. uzasadniony wniosek na wyłączenie wagonu z taboru P. K. P.

Protokół odbioru wagonów po naprawie sporządza się w dwóch egzemplarzach, które otrzymują, właściwa D. O. K. P. i MTWS. Ze strony MTWS podpisuje protokoły przedstawiciel warsztatu MTWS lub konwojent wagonu.

Do § 3. Umowy.

Kwity przesyłkowe na przewóz przesyłki gospodarczej dla bezpłatnego przewozu części składowych wagonu MTWS otrzymuje każdorazowo warsztat MTWS z DOKP w Warszawie, a w niektórych przypadkach z D. O. K. P. w Krakowie, przed którymi wyrachowuje się miesięcznie z prawidłowego zużycia tychże.

Przy tym wyjaśnia się, że w myśl § 3 Umowy z dnia 27.VI. 1919 r. bezpłatnemu przewozowi podlegają takie części wagonów MTWS, które stanowią przedmiot gotowy, lub półfabrykat i służą do konserwacji wagonów MTWS w naprawniach P. K. P.

Nie mogą zatem podlegać bezpłatnemu przewozowi surowce w postaci tarcicy drzewnej i bali drzewa tekowego, mahoniu itp., żelaza profilowego, metali półszlachetnych (biały metal, cyna, miedź, mosiądz, itp.), gdyż przedmioty te nie mogą być uważane, ani za części składowe, ani zapasowe wagonów.

Przy zapotrzebowaniu części składowych do wagonu MTWS np. w razie potrzeby wymiany zestawu kołowego, warsztat dokonywujący naprawy, żąda telegraficznie zestawu kołowego zastępczego z warsztatów MTWS (skrót telegraficzny: M. S. Warszawa - Praga) — podając numer wagonu, typ łożysk i przyczynę wymiany zestawu. Odpis telegramu otrzymuje D. O. K. P. Warszawa i Dyrekcja, na której terenie uszkodzenie nastąpiło. Uszkodzone części zapasowe wysyłane do naprawy lub też części zapasowe po naprawie przewozi się bezpłatnie.

Łom uzyskany z rozbiórki zestawów oraz przy naprawie wag. MTWS, winien być usunięty środkami MTWS w tej naprawni, w której powstał. O ile MTWS w ciągu 2 miesięcy od daty zawiadomienia nie zabierze swojego łomu, przechodzi on automatycznie na własność PKP. i powinien być wzięty w ewidencję przez właściwą jednostkę P. K. P. jako łom kolejowy.

Do § 4 i § 5. Umowy.

Przez wejście w życie z dniem 20 stycznia 1937 r. ugody z dnia 21 lutego 1936 r. zostaje unieważniony § 4 i § 5 umowy z dn. 27 czerwca 1919 r., a w miejsce tego paragrafu wchodzą w życie odnośne §§ ugody z dnia 21 lutego 1936 r.

Do § 7 Umowy.

Jako podstawę przy określaniu kto, P.K.P. czy MTWS, ponosi winę uszkodzenia wagonu MTWS, należy uważać, że za wypadki z podróżnymi i personelem Międzynarodowego Towarzystwa Wagonów Sypialnych, jak również za uszkodzenia wagonów lub wewnętrznego ich urządzenia, wynikłe z dowiedzionej winy Kolei lub jej pracowników, odpowiada Kolej, zaś za wypadki wynikłe z ustalonej winy Towarzystwa Międzynarodowego lub jego pracowników — Towarzystwo.

W razie niemożności ustalenia winy jednej ze stron, odpowiedzialność ponoszą w równych częściach Kolej i Towarzystwo Wagonów Sypialnych.

W wypadkach udowodnienia winy osób trzecich, za których czyny Kolej nie ponosi odpowiedzialności i w wypadku siły wyższej, P. K. P. nie są zobowiązane do wypłacania T-wu jakiegokolwiek bądź odszkodowania.

Towarzystwo Międzynarodowe Wagonów Sypialnych ponosi całkowitą odpowiedzialność za wszelkie szkody spowodowane wewnętrznymi urządzeniami wagonów.

Za uszkodzenia wewnętrznego urządzenia wagonu MTWS ponosi odpowiedzialność PKP.

tylko wtedy, jeżeli są widoczne uszkodzenia zewnętrzne wagonu, powstałe z dowiedzionej winy P. K. P. Uszkodzenia szyb okiennych, ich pękanie, uszkodzenie lub pobicie wewnętrznego urządzenia lub inwentarza, bez zewnętrznego uszkodzenia wagonu, należy brać na karb nienależytego umocowania w wagonie wewnętrznego urządzenia i inwentarza, co obciąża wyłącznie MTWS.

Z uwagi na to, że gwałtowniejsze zahamowanie pociągu lub szarpnięcie, jest zjawiskiem w kolejnictwie naturalnym, spowodowane tymi zjawiskami uszkodzenia inwentarza lub urządzenia wewnętrznego wagonu MTWS, obciążają MTWS.

Wszelkie uszkodzenie inwentarza w wagonach MTWS, wynikłe według mniemania MTWS z winy PKP., powinny być zgłaszane przez konwojentów tych wagonów, zawiadowcy, albo dyżurnemu ruchu na stacji, na której powstało uszkodzenie i to niezwłocznie po wypadku, gdyż wszelkie późniejsze zgłoszenia, chociażby kilka godzin po wypadku, utrudniają, a w poszczególnych wypadkach nawet uniemożliwiają zbadanie sprawy i wyjaśnienie, która ze stron (PKP czy MTWS) ponosi odpowiedzialność za powstałe uszkodzenie inwentarza.

W wypadku uszkodzenia wagonu MTWS oraz wewnętrznego urządzenia lub inwentarza tego wagonu, sporządza się protokół według ustalonego przez MTWS wzoru; protokół podpisuje pracownik MTWS, oraz dyżurny ruchu lub zawiadowca stacji, na której powstało uszkodzenie.

Pożądanym jest, aby protokół ten podpisał również i odnośny pracownik Służby Mechanicznej, o ile takowy znajduje się na stacji i badał ujawnione uszkodzenie wagonu MTWS.

Wymieniony protokół służy jako materiał dla przeprowadzenia dochodzenia o wypadku uszkodzenia.

Dochodzenie, przeprowadzone przez D. O. K. P., na której terenie zaszedł wypadek uszkodzenia wagonu MTWS, ustala przyczynę uszkodzenia oraz określa kto, PKP czy MTWS, i w jakiej mierze odpowiada za powstałe uszkodzenie.

Wagony z uszkodzeniami, zagrażającymi bezpieczeństwu ruchu, w zasadzie należy odstawiać do najbliższej naprawni PKP., aby następnie w miarę uznania MTWS, albo naprawić wagon na miejscu, albo też uzdolnić go do biegu, w obu przypadkach na koszt MTWS i po uzdolnieniu do biegu, przesłać do warsztatów MTWS koło st. Warszawa - Praga do naprawy.

Wszystkie wagony lub ich części uszkodzone z winy PKP, powinny być przesłane do warsztatów MTWS. Protokół wypadku sporządzony przez tę Dyrekcję, na której terenie nastąpiło uszkodzenie, należy skierować do D. O. K. P. Warszawa i wskazać na czyj koszt powinno być usunięte uszkodzenie, tj. na koszt PKP, Towarzystwa, względnie po połowie.

Celem określenia zakresu robót przy naprawie uszkodzonego wagonu MTWS z winy PKP, powinna zebrać się komisja, w skład której wchodzi 2 przedstawicieli PKP (dyrekcji i warsztatów) i przedstawiciele MTWS; Komisja sporządza protokół z wyszczególnieniem zakresu robót. Na podstawie protokółu MTWS i Warsztaty gł. PKP sporządzają kosztorysy naprawy. Dyrekcja może przekazać wagon do naprawy w Warsztatach Towarzystwa, jeżeli kosztorys T-wa nie jest wyższy od kosztorysu sporządzonego przez warsztaty PKP.

Dla porównania kosztorysów własnych z kosztorysami MTWS za naprawę uszkodzonych wagonów na PKP, powinny być dla orientacji wykazane koszty administracyjne, przewidziane w ogólnych przepisach o rachunkowości F 10.

W razie jednak dokonywania w warsztatach kolejowych naprawy wagonów MTWS uszkodzonych na PKP z winy PKP, dodatku administracyjnego nie dolicza się, a tylko koszty robocizny, premii i materiałów zarachowywać należy na Dz. 2 rozdział 5 § 3 poz. 5. Również na tą samą pozycję zarachowuje się koszty naprawy wagonów uszkodzonych w wyżej podanych okolicznościach, a naprawianych w warsztatach MTWS.

W razie wykonywania robót przez warsztaty P. K. P. przy wagonach MTWS na polecenie Towarzystwa, zaliczek na poczet robót żądać nie należy.

Powyższy sposób obliczania kosztów nie dotyczy wypadków naprawy wagonów wynikłej z § 4 umowy i uskutecznianej w Warsztatach MTWS koło stacji Warszawa - Praga, za którą uskutecznia się rozrachunek między PKP a MTWS w sposób wskazany w §§ 6 i 10 Ugody z dnia 21 lutego 1936 r.

Do § 6 Ugody.

Rozrachunek kosztów konserwacji podwozi i wszystkie roboty dodatkowe, dokonywane na PKP, będzie przeprowadzać D.O.K.P. w Warszawie kwartalnie, na podstawie danych nadsyłanych przez wszystkie D.O.K.P. za roboty, dokonywane dla MTWS. D.O.K.P. w Warszawie będzie sporządzać za trzy pierwsze kwartały rachunki prowizoryczne, na podstawie wykazów przebiegów wagonów MTWS na PKP w kursach regularnych i nadzwyczajnych, z wyjątkiem przebiegów wagonów MTWS luzem, które jako niepodlegające opłacie, nie podlegają rozrachunkowi. Kursów wagonów P. K. P. z przedziałami bufetowymi zaliczać nie należy.

W razie wyłączenia wagonu MTWS w drodze, w czasie trwania kursu przed osiągnięciem stacji końcowej, kurs liczy się jako odbyty.

Wykazy przebiegów wagonów, nadesłane przez T-wo powinny być sprawdzone przez D.O.K.P. w Warszawie, w porozumieniu z zainteresowanymi Dyrekcjami.

Ministerstwo Komunikacji (Dep. VI) będzie zatwierdzało Dyrekcji w odpowiednim czasie stawki pieniężne obliczone przez Dyrekcję za 1 wagonokilometr. Kwoty obliczone za

poszczególne kwartały należy zmniejszać o koszty napraw, dokonywanych środkami PKP na koszt MTWS. Odpisy zleceń kasowych kwartalnych i ostatecznego za czwarty kwartał, D.O.K.P. w Warszawie przedkładać będzie Ministerstwu Komunikacji.

Do dnia 25 każdego następnego miesiąca, Dyrekcje OKP, które na żądanie MTWS dokonały na jego koszt napraw wagonów MTWS w swoich warsztatach, powinny przesyłać do Wydziału Mechanicznego D.O.K.P. w Warszawie szczegółowe rachunki kosztów dokonanych napraw, z załączeniem zgłoszonych przez MTWS żądań dokonania omawianych napraw.

Rachunki te potrzebne są do potrącenia wskazanych w nich sum z rachunków MTWS.

D.O.K.P. w Warszawie rachunki MTWS z tytułu ugody i § 7 umowy z dn. 27.VI. 1919 r. będzie opłacała z osobnego kredytu przydzielanego jej przez M. K. i tych kosztów nie będzie fakturowała innym Dyrekcjom. Kwoty fakturowane za naprawę wagonów MTWS w warsztatach lub parowozowniach PKP, D.O.K.P w Warszawie będzie uznawała Dyrekcjom, które poniosły koszty naprawy.

Do § 7 Ugody

Za pracowników MTWS, powołanych do żądania przeprowadzania napraw, podpisywania żądań naprawy oraz potwierdzania wykonanych napraw bieżących wagonów środkami PKP, uważać należy również i konwojentów wagonów MTWS.

Drobne roboty wykonywane poza stacją macierzystą przez służbę rewizyjną jak np. regulacja klocków hamulcowych, sprawdzania hamulców itp. należy wykonywać na koszt P. K. P.

Do § 8 Ugody.

Wagonownie i naprawnie, które dokonują smarowania łożysk i rewizji okresowej maźnic, żądają w razie potrzeby części zapasowych z warsztatów MTWS telegraficznie, z powołaniem się na Nr wagonu i mianownictwa części wagonowych.

Naprawa zagrzanych wagonów jest objęta stawką „X", więc koszty naprawy ponosi MTWS.

Do § 9 Ugody.

Odbioru robót, dokonywanych w warsztatach MTWS koło stacji Warszawa - Praga, dokonywa protokólarnie pracownik Służby Mechanicznej (zał. 3), upoważniony przez Dyrekcję O. K. P. w Warszawie.

W próbnych jazdach z wagonami po wyjściu ich z naprawy, dokonanej przez MTWS, powinien brać udział odbiorca z ramienia PKP.

Obowiązkiem odbiorcy jest zwracać uwagę w czasie jazdy na stan wagonu, na spokojność biegu, na stan drzwi, ram okiennych, półek bagażowych itp. wewnętrznych części wagonu, czy podczas biegu nie wywołują one nieprzyjemnych hałasów.

Z chwilą ogłoszenia niniejszego okólnika tracą moc swą obowiązującą wszystkie dotychczasowe zarządzenia wydane przez M. K. w sprawie Międzynarodowego Tow. Wagonów Sypialnych w zakresie służby mechanicznej, za wyjątkiem okólnika Nr MM III/218.3 z dn. 24.III. 1938 r. w sprawie przedziałów bufetowych w wagonach P. K. P.

Nr MM. III. 218/6/38 r.

Załącznik 1 do okólnika Ministerstwa Komunikacji nr 94.

Napisy na ostojnicach wagonów MTWS.

Waga własna wagonu.
Rozstęp osi skrajnych.
„ sworzni wózków.
„ skrajnych osi wózka (Napis umieszcza się na ostoi wózka).
Cecha P. K. P.
Nr inwentarzowy.
Nazwa stacji i dyrekcji macierzystej.
Typy hamulców zespolonych oraz przewodów zespolonych.
Systemy ogrzewania i przewodów.
„ oświetlenia.
Szyldzik wytwórni i rok dostawy.
Miejsce i data rewizji okresowych, ostatniej i następnej.
Znak przynależności prywatnej.

Załącznik 2 do okólnika Ministerstwa Komunikacji nr 94.

Protokół przyjęcia wagonu MTWS do taboru Polskich Kolei Państwowych.

W dniu . . . . . . 19 . . . roku Komisja D.O.K.P. w . . . . w składzie niżej podpisanych, na mocy zarządzenia Ministerstwa Komunikacji z dnia . . . . . Nr . . . . . . przyjęła do taboru P. K. P. wagon: Nr . . . . . własność . . . . .
. . . .
. . . .
. . . .
. . . .

Równocześnie stwierdza, że wagon ten odpowiada przedstawionym Min. Kom. rysunkom i przepisom o konstrukcji i warunkach utrzymania wagonów, w myśl umowy RIC i pod względem ogólnego stanu pudła i podwozia, nadaje się do włączenia do taboru P. K. P.

Odprawa celna (załatwiona lub warunkowa do dnia . . . .).

Za MTWS. Za D.O.K.P.

Załącznik 3 do okólnika Ministerstwa Komunikacji nr 94.

Protokół odbioru wagonu MTWS po naprawie.

W dniu . . . . 19.... r. dokonano odbioru wagonu Nr . . . po naprawie . . . . przeprowadzonej w warsztatach MTWS na stacji Warszawa-Praga.

Próbna jazda odbyła się w dniu . . . . . na odcinku . . . . w poc. Nr . . . ., przy czym stwierdzono, że naprawa została wykonana fachowo i zgodnie z obowiązującymi na P. K. P. przepisami, instrukcjami i zarządzeniami oraz że wagon odpowiada przepisom RIC o konstrukcji i warunkach utrzymania wagonów, kursujących w pociągach międzynarodowych, wobec czego nadaje się do ruchu.

Za MTWS Za D.O.K.P.

445.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 24 marca 1938 nr 95 o przedziałach bufetowych w wagonach P. K. P.

Ministerstwo Komunikacji pismem z dnia 13/VIII-37 r. Nr O. K. D. X/6 zezwoliło Międzynarodowemu Tow. Wagonów Sypialnych i Ekspresów Europejskich, na urządzenie w 7 wagonach P. K. P. ser. Chrx Nr Nr 14542, 14543, 14544, 14545, 14546, 14547 i 14548 bufetów dla zapewnienia podróżnym gorącego posiłku, w pociągach charakteru międzynarodowego, w których nie kursują wagony restauracyjne.

Z uwagi na to, że sześć tych wagonów stale kursuje, a jeden tylko jest w rezerwie, Ministerstwo Komunikacji poleca przestrzegać, aby postój tych wagonów w naprawie bieżącej i okresowej był jak najkrótszy i aby przesyłanie do i z naprawy, odbywało się możliwie szybko i planowo, tak aby w naprawie nie było jednocześnie więcej jak jeden wagon.

Nr MM. III. 218/3.

Adres Redakcji:
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój Nr 27, tel. 522.00, wewn. 101.

Adres Administracji:
Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój Nr 123, II p. tel. 8.26.28. Konto czekowe PKO. Nr 30.658.

Warunki prenumeraty w kraju: rocznie zł 8.—; półrocznie zł 4.—; kwartalnie zł 2.—; cena numeru 50 gr.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się. Za zmianę adresu opłata wynosi 50 groszy.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 100137. 16.VII.38. 8400.